TREŚĆ:

OD WYDAWNICTWA

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku składamy wszystkim prenumeratorom i sympatykom naszego pisma najlepsze życzenia pomyślności.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 grudnia 1937 r. | NR 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konwencje brukselskie dotyczące prawa morskiego

I. Konwencje brukselskie z 1924 i 1926 r., dotyczące prawa morskiego, stanowią trzon przyszłego ujednostajnionego prawa handlowego morskiego. Ich zasady stają się, jak niemiecki profesor prawa Wüstendorfer powiedział: „werdendes Weltrecht", czyli tworzy się z nich powszechne prawo całego świata. Dotychczas niżej podpisany omawiał na łamach Biuletynu 3 konwencje: 1) Konwencję z dnia 21 VII 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer); 2) Konwencję z 10 IV 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich (Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux provilèges et hypotèques maritimes); 3) Konwencję z dn. 24 VIII 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentu (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement). Konwencje te tworzą pewną całość kodyfikacyjną wraz z konwencją z dnia 10 IV 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych (Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant l'immunité de navires d'Etat). Osobne miejsce pod względem kodyfikacyjnym zajmują dwie konwencje brukselskie z czasu przed wojną światową, a mianowicie: 1) Konwencja z dnia 23 IX 1910 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących zderzenia statków (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matiere d'abordage); 2) Konwencja z dnia 23 IX 1910 o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących pomocy i ratowania w niebezpieczeństwie morskim (Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage). Obie konwencje stały się już przed wojną światową prawem obowiązującym. Będą one jeszcze przedmiotem omówienia na łamach Biuletynu.

Niniejszy artykuł zajmuje się nie omówioną jeszcze ostatnią konwencją spośród 4 konwencyj brukselskich z 1924 r. i 1926 r., a mianowicie konwencją z dnia 10 IV 1926 r. o immunitetach państwowych statków morskich, ogłoszoną w Dzienniku Ustaw nr 2 z 1937 r. pod poz. 17. Intencją tej konwencji jest ustalenie zasady, że statki państwowe, eksploatowane w celach handlowych, oraz ładunki i pasażerowie, przewożeni na takich statkach, powinny tak jak prywatne statki handlowe oraz ładunki i osoby przewożone na nich, podlegać w zakresie eksploatacji statku oraz przewozu ogólnym normom prawa cywilnego i handlowego, okręty zaś wojenne oraz inne statki państwowe, przeznaczone dla celów administracji państwowej, powinny w zakresie swego przeznaczenia być wyjęte spod działania tych norm. W pierwszej linii chodziło autorom konwencji o wyraźne ustalenie sytuacji prawnej państwowych statków han-

dlowych, w stosunku do których dochodzenie pretensji z tytułu eksploatacji i przewozu oraz przeprowadzenie egzekucji nastręczały i nastręczają trudności w praktyce, czy to wskutek przepisów ustawodawstw krajowych, czy też w związku z obowiązującą między państwami kurtuazją międzynarodową. Myśl tę wypowiedział na międzynarodowej konferencji prawa morskiego w Brukseli w roku 1922 Ludwik Franck, Prezydent Międzynarodowego Komitetu Morskiego (Comité Maritime International), (Protokóły konferencji Imprimerie Lesigne, Bruxelles, str. 165), ustalając, że istnieje różnica pomiędzy traktowaniem państwowych statków handlowych a okrętów wojennych.

Ludwik Franck, powołując się na uchwały Konferencji Londyńskiej powiedział: „Tout d'abord une distinction est établie entre le navire commercial et le navire de guerre. Pour la première catégorie on a dit qu'ils devaient être traités comme des navires d'armateurs privés; pour les autres on a admis qu'ils devaient être soumis au droit commun au point de vue de la responsabilité, mais que les actions eventuelles ne pouvaient se poursuivre que devant des tribunaux de l'Etat auquel le navire appartient".

W dziedzinie odpowiedzialności armatora z tytułu eksploatacji morskich statków handlowych wprowadziła brukselska konwencja z dnia 25 VIII 1924 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich szereg zasadniczych norm, a przede wszystkim system odpowiedzialności, ograniczonej do wartości statku wraz z przynależnościami oraz frachtu, należnego z danej podróży. Spod działania konwencji postanowienie art. 13 konwencji wyjmuje okręty wojenne i statki, używane wyłącznie dla celów rządowych (à un service public), jednakże późniejsza konwencja z dnia 10 IV 1926 o immunitetach statków państwowych, uzupełniona dodatkowym protokółem z dnia 24 maja 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 2 z 1937 r., poz. 17, 18), zmienia te postanowienia i przewiduje szereg przypadków odpowiedzialności takich statków i możność ograniczenia ich odpowiedzialności w myśl zasad konwencji z dnia 25 VIII 1924 r. O tych przypadkach będzie jeszcze mowa poniżej.

II. Konwencja o immunitetach statków państwowych wychodzi w art. 1 z tego założenia, że statki morskie, należące do państwa lub przez nie eksploatowane. ładunki, należące do niego, oraz ładunki i pasażerowie, przewożeni na takich statkach, należy, o ile chodzi o odpowiedzialność za pretensje, wynikające z eksploatacji statku, zwłaszcza z przewozu ładunków i pasażerów, traktować na równi ze statkami i ładunkami prywatnymi oraz pasażerami na statkach prywatnych (art. 1). Innymi słowy państwo, występujące jako armator, oraz jego interesanci (kontrahenci itd.), podlegają, o ile chodzi o eksploatację statku i przewóz tym samym ogólnym zasadom odpowiedzialności, co prywatny armator i jego interesanci. Zasadę równości państwa, będącego armatorem, i armatora prywatnego oraz ich interesantów z punktu widzenia prawnego wypowiada konwencja nie tylko pod względem materialno-prawnym, ale także pod względem prawa formalnego t. j., o ile chodzi o właściwość sądów i postępowanie procesowe oraz egzekucję (art. 2). Morskie statki handlowe, należące do państwa lub przez nie eksploatowane, oraz ładunki na takich statkach względnie ich właściciele mogą być zatem pociągnięte do odpowiedzialności z tytułu eksploatacji statku i przewozu na ogólnych zasadach prawa cywilnego i handlowego, w szczególności morskiego prawa handlowego, jak również mogą być przedmiotem zajęcia i egzekucji, przy czym stosuje się do nich to samo prawo materialne oraz postępowanie procesowe i egzekucyjne, co do prywatnych statków i ładunków. Jak widzimy, konwencja zrównała całkowicie, o ile chodzi o prawa i obowiązki, wynikające z eksploatacji morskiego statku handlowego i przewozu, sytuację prawną państwa-armatora i jego interesantów z sytuacją prawną armatora prywatnego i tegoż interesantów. Niewątpliwie jest to słuszny punkt widzenia, zwłaszcza, jeżeli chodzi o obecne czasy, gdy państwo z braku kapitału prywatnego i nierentowności żeglugi często samo występuje w roli przedsiębiorcy żeglugowego czyli przewoźnika. Z jakiej racji miałoby państwo jako armator ponosić przy eksploatacji statku handlowego mniejszą odpowiedzialność, niż armator prywatny? Nie byłoby to ani gospodarczo ani prawnie uzasadnione. Czynności obu są przecież identyczne.

Natomiast normom prywatno - prawnym, które się stosuje do eksploatacji statków handlowych, bądź prywatnych, bądź państwowych, zasadniczo nie podlegają według konwencji okręty wojenne, jachty państwowe, statki strażnicze, statki szpitalne, statki pomocnicze, statki dla zaopatrywania i inne statki, należące do państwa lub przez nie „eksploatowane" i przeznaczone w chwili powstania wierzytelności *wyłącznie dla celów rządowych,* a nie handlowych (art. 3 § 1). Jest to całkiem zrozumiałe, bo to nie są statki handlowe. Jeżeli więc statek, należący do powyższych kategoryj statków i stanowiący własność państwa lub eksploatowany przez państwo (exploité par l'Etat), jest przeznaczony (affecté) wyłącznie dla celów rządowych, wtedy państwo nie ponosi z tytułu używania go w tych celach odpowiedzialności materialnej, jaka istnieje przy eksploatacji statków handlowych. Dla uniknięcia wątpliwości co do określenia „bâtiment exploité par l'Etat" wyjaśnia protokół dodatkowy do konwencji w p. I, że do takich statków należy zaliczać statki, wynajęte przez państwo bądź na czas, bądź na podróż. W konsekwencji więc okręty

wojenne oraz inne statki, stanowiące własność państwa lub wynajęte przez nie i przeznaczone wyłącznie dla celów rządowych, nie mogą być pociągnięte do odpowiedzialności tak, jak statki handlowe, a tym samym *nie mogą być przedmiotem ani zajęcia, ani zatrzymania drogą zarządzenia sądu, ani też egzekucji.*

Jednakże konwencja przewiduje wyjątki od powyższego immunitetu okrętów wojennych i innych statków, będących własnością państwa lub eksploatowanych przez nie i przeznaczonych wyłącznie dla celów rządowych; są to wyjątki podyktowane względami słuszności. Mianowicie statki takie względnie państwo jako ich właściciel mogą być pociągnięte do odpowiedzialności na zasadach prawa cywilnego i morskiego w przypadkach roszczeń z tytułu:

1) zderzenia statków i innych wypadków nawigacyjnych, t. j. będących w związku z żeglugą statku (np. uszkodzenia znaków nawigacyjnych), a spowodowanych winą statku,

2) udzielenia pomocy, ratowania i awarii wspólnej,

3) umów o naprawę i zaopatrzenie statku, przy czym roszczeń tych można dochodzić przed właściwymi sądami państwa, będącego właścicielem statku lub eksploatującego statek, i ewentualnie uzyskać tytuł wykonawczy (art. 3). Ogólna zasada słuszności zwyciężyła tu, jeżeli chodzi o odpowiedzialność statku w tych przypadkach. W procesie o takie roszczenie (p. 1—3) państwo ma te same środki obrony, materialno-prawne i procesowe, które służą ogólnie stronie pozwanej według norm obowiązujących, w szczególności państwo może się powoływać na ograniczenie swej odpowiedzialności w myśl zasad, przyjętych w konwencji z dnia 21 VIII 1924 o ujednostajnieniu zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (art. 4), czyli na ograniczenie odpowiedzialności zasadniczo do wartości statku (bez przewoźnego, gdyż nie wchodzi ono w grę przy okrętach wojennych i innych statkach, używanych wyłącznie w celach rządowych). Gdyby, jak mówi art. 4 konwencji, wskutek braku odpowiednich przepisów w ustawodawstwach poszczególnych krajów nastręczały się pewne trudności przy korzystaniu przez okręty wojenne i inne państwowe statki, używane w celach wyłącznie rządowych, z ogólnych środków obrony, które daje prawo, przedawnienia i ograniczenia odpowiedzialności, wtedy w celu usunięcia tych trudności zostanie zawarta specjalna konwencja. Takie bowiem trudności mogą istnieć. Jeżeli np. chodzi o ograniczenie odpowiedzialności takich statków w myśl zasad wspomnianej konwencji z dnia 21 VIII 1924 r., to przy tego rodzaju statkach może być wątpliwe, według jakich reguł ma być pomierzana pojemność (tonaż) statku, miarodajna dla określenia sumy odpowiedzialności, do wysokości której statek odpowiada (art. 1 ust. 2, art. 11 konwencji z dnia 21 VIII 1924 r.) Przy takich statkach może być uzasadniony inny sposób pomierzania, niż ten, który jest praktykowany przy statkach handlowych.

Szczególnie realizacja zasady ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich (do wartości statku i frachtu z danej podróży), przyjętej w konwencji z dnia 21 VIII 1924 r. o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, może napotkać u nas jak i w innych krajach na trudności proceduralne wskutek braku odpowiednich przepisów w ustawodawstwie, którèby mogły mieć zastosowanie do okrętów wojennych i innych statków państwowych, używanych wyłącznie w celach rządowych. Problemat ten, w szczególności, o ile chodzi o procedurę podziału sumy, do której odpowiedzialność się ogranicza, istnieje jednak przy dzisiejszym stanie naszego ustawodawstwa także w odniesieniu do morskich statków *handlowych* w ogólności i wymaga specjalnego uregulowania drogą ustawy. Będzie go musiało rozwiązać przyszłe polskie prawo morskie.

Taką samą (wspomnianą powyżej) sytuację prawną pod względem prawa materialnego i procesowego, jak okręty wojenne i inne statki, używane przez państwo wyłącznie w celach rządowych, posiadają według omawianej konwencji o immunitetach statków państwowych, o ile chodzi o odpowiedzialność, *ładunki*, należące do państwa i przewożone na pokładzie takich okrętów i statków. Charakter bowiem statku i ładunku, znajdującego się na nim, jest ten sam, mianowicie państwowy (art. 3 § 2).

W nieco innej sytuacji prawnej znajdują się według konwencji (art. 3 § 3) *ładunki* należące do państwa, przewożone na statkach *handlowych* w celach *rządowych*, czyli w celach związanych z administracją państwową. *Ładunki takie zasadniczo również nie podlegają zajęciu i egzekucji.* Jednakże w stosunku do nich względnie ich właściciela, t. j. państwa, konwencja dopuszcza skargi, oparte na zasadach prawa cywilnego i morskiego, gdy chodzi o roszczenia w związku ze zderzeniem statków i innymi wypadkami nawigacyjnymi, z tytułu udzielenia pomocy i ratunku oraz awarii wspólnej, jako też z tytułu umów, dotyczących samego ładunku (np. z tytułu umowy przewozu ładunku państwowego na statku prywatnym). Właściwość sądu do rozstrzygania takich roszczeń normuje się w tych przypadkach na tych samych zasadach, jak w analogicznych przypadkach przy ładunkach *prywatnych* (art. 3 § 3).

Celem ułatwienia przeprowadzenia dowodu co do charakteru statku i ładunku rządowego, art. 5 konwencji postanawia, że za-

świadczenie, podpisane przez przedstawiciela dyplomatycznego państwa, do którego statek lub ładunek należą, wystarcza jako dowód co do charakteru statku względnie ładunku, aby uzyskać uchylenie sądownie nakazanego zajęcia lub zatrzymania (art. 5).

W konwencji jest przewidziana możność zabezpieczenia tajemnicy państwowej, mianowicie na wypadek, jeżeli w ewentualnym postępowaniu sądowym dowody i dokumenty nie mogą być przedstawione bez narażenia interesów państwa: wtedy rząd danego państwa będzie miał prawo odmówić przedstawienia dowodów i dokumentów, powołując się na ochronę interesów państwowych (§ VI dodatkowego protokółu).

Na wypadek wojny art. 7 konwencji przewiduje możność zawieszenia stosowania konwencji przez każde z państw kontraktujących w tym sensie, że w żadnym przypadku statki, należące do niego lub przez nie eksploatowane (w szczególności statki handlowe) ani też ładunki, należące do niego, nie mogą być zajęte zarządzeniem sądów *obcych,* jednakże wierzyciel będzie miał prawo dochodzić swych praw przed sądem, właściwym według powyżej wspomnianych zasad właściwości sądowej, zależnie od charakteru statku względnie ładunku, a mianowicie zależnie od tego, czy chodzi o statek handlowy, czy okręt wojenny i inny statek państwowy, przeznaczony dla celów rządowych, czy też ładunek na takich statkach. Zawieszenie konwencji następuje drogą notyfikacji innym państwom (art. 7).

Postanowienia konwencji nie mogą na wypadek wojny naruszać praw i obowiązków, wynikających z neutralności, np. prawa zatrzymania statku państwa wojującego, który narusza prawo neutralności przez bezprawne przebywanie w porcie neutralnym (art. 8).

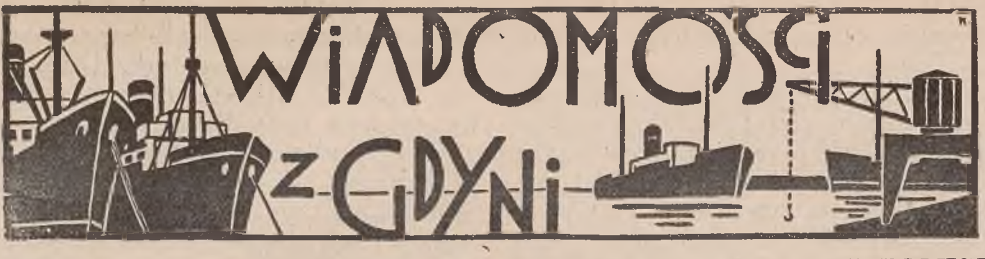
Artykuł niniejszy zamyka cykl artykułów podpisanego autora, dotyczących brukselskich konwencyj prawa morskiego z 1924 i 1926 r. (porównaj artykuły w Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, nr 21, 24, 28, 32 z 1936 r., nr 5 z 1937 r.) Wszystkie 4 konwencje (o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, przywilejach i hipotekach morskich, zasadach konosamentu i immunitetach statków państwowych) zostały przez Polskę ratyfikowane i są w Dzienniku Ustaw ogłoszone (Dz. U. R. P. nr 2 i 33 z 1937 roku).

Powstaje kwestia, czy powyższe konwencje z roku 1924 i 1926 zmieniły prawo morskie 4 księgi kodeksu handlowego z 1897 r. (H. G. B.) Aby na to odpowiedzieć, trzeba stanowisko zająć co do kwestii, czy konwencja międzynarodowa, należycie ratyfikowana, staje się prawem obowiązującym i czy tylko w stosunkach z zagranicą, czy też wewnątrz kraju. Judykatura Sądu Najwyższego nie jest pod tym względem jednolita. W większości wypadków Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, że konwencja międzynarodowa przez ratyfikację i ogłoszenie w Dzienniku Ustaw staje się prawem obowiązującym nie tylko na zewnątrz, ale także i na wewnątrz. Są jednakże także wyroki Sądu Najwyższego, zajmujące stanowisko przeciwne. Zdaniem niżej podpisanego na omawianą kwestię nie ma generalnej odpowiedzi, tylko należy ją badać w każdym poszczególnym przypadku. Jeżeli mianowicie konwencja zawiera tylko *zobowiązania państw kontraktujących,* to z chwilą jej ratyfikacji i ogłoszenia w Dzienniku Ustaw działa ona tylko na zewnątrz, gdyż dotyczy tylko stosunku Państwa Polskiego do innych państw. Inaczej się sprawa przedstawia, jeżeli konwencja zawiera *zasady prawa materialnego i formalnego,* które dotyczą *ogółu obywateli,* jak wspomniane 4 konwencje. Weźmy np. pod uwagę konwencję z 1924 r. o zasadach konosamentu. W konwencji tej ustalone są normy, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika morskiego w przypadku wystawienia konosamentu, czyli normy prawa materialnego. Jeżeli konwencja międzynarodowa, zawierająca prawo materialne, lub formalne nie zawiera ani w swej treści, ani w protokóle podpisania zastrzeżenia, że państwa obowiązane są wprowadzić zasady konwencji w drodze legislacyjnej czyli osobnym aktem legislacyjnym do swych ustawodawstw wewnętrznych, to przez ratyfikację i ogłoszenie konwencji *w Dzienniku Ustaw,* normy prawa materialnego i formalnego, zawarte w konwencji, nie tylko stają się prawem obowiązującym na zewnątrz, ale także i w stosunkach wewnętrznych Państwa Polskiego. Ponieważ wspomniane 4 konwencje nie zawierają zastrzeżenia wprowadzenia ich zasad osobnym aktem legislacyjnym do ustawodawstw poszczególnych państw, przeto przez ratyfikację i ogłoszenie *w Dzienniku Ustaw* stały się one, o ile zawierają przepisy prawa materialnego i formalnego, nie tylko prawem w stosunkach zewnętrznych, ale także stały się *polską ustawą wewnętrzną.*

W konsekwencji takiego stanowiska musimy dojść do wniosku, że wspomniane 4 konwencje zmieniły w tych materiach, których dotyczą, prawo morskie 4 księgi kodeksu handlowego z dnia 10 maja 1897 r. (HGB).

Omawiana kwestia ma praktyczne znaczenie dla naszej żeglugi handlowej, w szczególności, o ile chodzi o konwencję o zasadach konosamentu, która zawiera *wiążące* normy, dotyczące odpowiedzialności przewoźnika morskiego. Ze względu na doniosłość wszystkich 4 konwencyj dla obrotu morskiego rozpowszechnienie i dalsze pogłębienie wiedzy, odnoszącej się do nich, jest pożądane. Wszelkie publikacje w tej materii powinny znaleźć poparcie sfer zainteresowanych.

Dr Władysław Sowiński.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

Dnia 15 grudnia odbyło się w Izbie pod przewodnictwem Radcy p. Alojzego Melerskiego posiedzenie izbowej Komisji Podatkowej. W posiedzeniu tym ze względu na wagę spraw, będących przedmiotem obrad wzięli udział liczni Radcowie Izby, członkowie wspomnianej Komisji.

Pierwszą sprawą, nad którą obradowała Komisja, był projekt noweli do ustawy o państwowym podatku dochodowym. Projekt ten m. in. przewiduje zniesienie t. zw. podwójnego opodatkowania dochodów z udziałów osób prawnych oraz wprowadzenie zryczałtowania podatku dochodowego dla drobnych płatników. Komisja ustosunkowała się do projektowanej nowelizacji na ogół pozytywnie, wypowiadając się jednak przeciw łączeniu ryczałtu, ustalonego w odniesieniu do państwowego podatku przemysłowego z projektowanym ryczałtowaniem państwowego podatku dochodowego.

W dalszym ciągu Komisja Podatkowa zaznajomiła się z projektem nowelizacji ustawy o opłatach stemplowych i, stwierdziwszy, że cały szereg projektowanych zmian w tej ustawie oraz uzupełnień może przyczynić się jedynie do wprowadzenia komplikacyj w tych opłatach już obecnie dosyć zawiłych jak również przyczynić się do dalszego obciążenia obrotów gospodarczych, wypowiedziała się kategorycznie przeciw rozpatrywanemu projektowi.

Wreszcie Komisja Podatkowa zajęła się ustaleniem kilku uzansów dla celów podatkowych w zakresie określenia pojęcia partii, co ważnym jest dla wyznaczenia kategorii wykupywanych w handlu świadectw przem. Rozpatrując zagadnienie partii w handlu rybami, Komisja przyjęła za kryterium obroty, nie zaś ilość. Tak więc zdaniem Komisji przedsiębiorstwa, uprawiające handel rybami, obowiązane są do wykupywania świadectw I. kategorii w tym wypadku o ile ich obrót roczny wynosi 500.000 zł i wyżej. W odniesieniu do lnu Komisja ustaliła pojęcie partii 30 ton, zaś w odniesieniu do bawełny 10 ton, pod warunkiem, że większość transakcyj danej firmy zawierana jest właśnie w takich a nie mniejszych ilościach tych towarów.

Również dla celów podatkowych Komisja ustaliła charakter czynności ładowania akumulatorów w przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 22 grudnia odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej. Podczas tego posiedzenia Komisja omówiła szczegółowo sytuację w porcie gdyńskim na tle wzrastających obrotów portowych oraz podkreśliła konieczność dostosowania portu gdyńskiego pod względem inwestycyj do oczekujących go już w najbliższej przyszłości zadań. W związku z tym Komisja ustaliła wytyczne dla memoriału, który Izba tym sprawom ma poświęcić. Komisja ustaliła również listę kandydatów na ławników do Izb Morskich i rozpatrzyła kilka podań o zaprzysiężenie na rzeczoznawców izbowych. Wreszcie Komisja powołała specjalną Komisję znawców ryb i przetworów rybnych dla orzekania o przydatności do konsumcji i przerobu.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w listopadzie bież. roku 145.631,5 ton towarów, wobec 128.695,5 ton przewiezionych w listopadzie 1936 roku, oraz 115.200 t. z listopada 1935 roku, z czego widać, że nie tylko bezwzględny przyrost, ale i względny w stosunku do roku poprzedniego się zwiększył. Na eksport z ogólnych przewozów przypadło 94.569 t. (XI 1936: 90.212,5 ton), na import 41.137 ton (XI 1936: 35.738 t.), na przewozy w tranzycie morskim 718 t. i między portami obcymi 9.214,5 t. (XI 1936 obie te kategorie razem — 2.725 ton). Dotychczasowe więc proporcje przewozów wywozowych i przywozowych zostały dość dokładnie zachowane.

STATKI ŻEGLUGI POLSKIEJ S. A. przewiozły w miesiącu sprawozdawczym ogółem 83.380 t. towarów (XI 1936: 70.133 t, XI 1935: 67.294 t., przewozy więc tego towarzystwa w ostatnim roku szczególnie silnie wzrosły), w tym było ładunków eksportowych 47.747 t. (XI 1936: 39.194 t.), importowych 34.189 t. (XI 1936: 28.214 t.), w tranzycie morskim 718 t. i w przewozach między portami zagranicy 726 t. (XI 1936: obie kategorie razem 2.725 t.)

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w listopadzie 37.063 t. towarów wobec 31.314 t. przewiezionych rok temu i 29.665 t. dwa lata temu, przewiezionych w okresie miesięcznym. Eksportowych ładunków na liniach tych prze-

wieziono 17.118 t., importowych 18.501 t.. w tranzycie morskim 718 t., oraz między portami zagranicy — 726 t.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.317 t. towarów (XI 1936: 38.819 t.), w tym w eksporcie 30.629 t.. w imporcie 15.688 t. Na wywóz złożyły się przewozy: 24.274 t. węgla i 6.355 t. koksu, na przywóz — 13.351 t. rudy żelaznej oraz 2.037 t. tomasyny.

STATKI POLSKO - BRYTYJSKIEGO TOW. OKRĘTOWEGO zwiększyły swe przewozy okrągło o 10 procent: 10.139 t. wobec 9.291 t. w zeszłorocznym listopadzie, w tym 10.033 t. w kierunku Wysp Brytyjskich (XI 1936: 9.238 t.), oraz 106 t. w kierunku portu Havre (XI 1936: 53 t.) Ładunków eksportowych było 7.447 t. (XI 1936: 5.716 t.), importowych 2.692 t. (XI 1936: 3.575 t.), z czego wnioskować można o wyjątkowym nasileniu wywozu na statkach tej linii w tegorocznym listopadzie, przy równoczesnym osłabieniu przywozu. Co do kierunków eksportu, to do Londynu poszło 3.722 t., w tym 3.318 t. z Gdyni i 404 t. z Gdańska, do Hull 3.680 t., w tym z Gdyni 1.974 t., z Gdańska 1.706 t. Import z Londynu liczył 1.132 t., w tym 908 t. do Gdyni i 224 t. do Gdańska, import z Hull objął 1.499 t., w tym 1.289 t. do Gdyni i 210 t. do Gdańska.

STATKI TOWARZYSTWA GDYNIA—AMERYKA LINIE ŻEGL. S. A. przewiozły więcej pasażerów i mniej ładunku niż w listopadzie ubiegłego roku; przewieziono bowiem 1.886 pasażerów i 6.871 t. ładunku wobec 1.274 pasażerów i 7.097 t. ładunku, przewiezionych w listopadzie ub. roku. Liczby porównawcze w obu wypadkach nie obejmują ruchu pasażerów pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną na statkach towarzystwa. Linia północno-amerykańska przewiozła 1.059 pasażerów i 3.889 t. towarów (XI 1936: 376 pasażerów i 5.390 t. towarów), linia południowo-amerykańska 827 pasażerów i 2.982 t. towarów (XI 1936: odjazd „Pułaskiego“ z 898 pasaż. i 1.707 t. towarów). Ogółem w tym towarzystwie na ładunki eksportowe przypadło: 2.615 t. towarów, na importowe znacznie więcej, gdyż 4.256 t.

STATKI POLSKO-SKANDYNAWSKIEGO TOW. TRANSPORTOWEGO (POLSKAROB) przewiozły wszystkiego 45.241,5 t. węgla (XI 1936: 42.174,5 t.) i prócz tego zafrachtowane przez Polskarob w time charter 2 statki — łotewski i estoński przewiozły jeszcze dodatkowo 17.368 t., które jednak w ogólnym zestawieniu uwzględnione nie są. Z węgla przewiezionego na polskich statkach Polskarobu 36.753 t. przewieziono w eksporcie, przez Gdynię, natomiast 8.488,5 t. węgla przewieziono pomiędzy portami zagranicy.

Z węgla eksportowego poszło do Szwecji 19.005 t., do Norwegii 14.940 t., do Holandii — 2.808 t. Podróży wykonano z ładunkiem 16 i zawieziono węgiel do portów: Göteborg, Oslo, Slite — dwukrotnie. oraz po 1 razie do: Slemmestad, Limhamn, Trelleborg, Stavanger, Rotterdam, Aarhus, Svartvik, Tofte, Kopenhaga.

UZUPEŁNIENIE. Do sprawozdania o pracy polskiej floty handlowej w październiku 1937 r., podanego w numerze 22 „Biuletynu“ z 30 XI, str. 13. Statki towarzystwa Gdynia—Ameryka—Linie Żeglugowe przewiozły w miesiącu sprawozdawczym 2.287 pasażerów oraz 6.531 t. ładunku, w tym na linii północno-amerykańskiej 1.356 pasażerów i 3.565 t. towarów, na linii południowo-amerykańskiej — 931 pasażerów i 2.966 t. towarów. Ładunków eksportowych było 3.563 ton, w tym 2.076 t. na linii północno-amerykańskiej i 1.487 t. na linii południowo-amerykańskiej, importowych ładunków było 2.968 t., w tym 1.489 t. na linii północno-amerykańskiej i 1.479 t. na linii południowo-amerykańskiej.

Z uwzględnieniem powyższych danych otrzymujemy dla ogólnych przewozów na statkach polskiej floty handlowej w październiku 152.073 t., w tym w eksporcie 101.269,5 t., w imporcie 42.764 t., oraz w przewozach między portami obcymi i w tranzycie morskim 8.039,5 ton.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W LISTOPADZIE BR.

W miesiącu listopadzie urządzenia przeładunkowe portu przepracowały 16.963 godzin 25 minut z zużyciem prądu 128.390 kWh i przeładowały 226.497 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	137
w ubiegłym roku	120%
przyrost zatem wynosi	17%

KURSY JĘZYKA WŁOSKIEGO W GDYNI.

Komitet Polonia — Italia organizuje począwszy od dnia 7 stycznia 1938 r. kursy języka włoskiego:

Kurs dla początkujących — we wtorki i piątki od godz. 18,00—19,00.

Kurs dla zaawansowanych — we wtorki i piątki od godz. 19,00—20,00.

Kursy prowadzić będzie p. Carlo Massolo.

Opłaty: za kurs elementarny — zł 10,— miesięcznie; za kurs średni — zł 10,— miesięcznie.

Zgłoszenia przyjmuje Sekretarz Komitetu telefonicznie (tel. 19-16) codziennie między godziną 9,00—14,00 lub osobiście w lokalu Komitetu w dniu rozpoczęcia kursów, t. j. dnia 7 stycznia 1938 r. od godz. 18.00—20.00.

OFIARA IZBY NA POMOC ZIMOWĄ ZAMIAST ŻYCZEŃ ŚWIĄTECZNYCH.

Izba nasza wpłaciła na rzecz Pomocy Zimowej pięćdziesiąt złotych zamiast życzeń świątecznych i noworocznych od Izby.

WIADOMOŚCI MORSKIE

MIĘDZYNARODOWE POROZUMIENIE ARMATORÓW.

Jednym ze skutków kryzysu w żegludze jest międzynarodowa współpraca armatorów mająca na celu utrzymanie minimalnej rentowności posiadanego tonażu. m. in. przez ustalenie wysokości stawek frachtowych. Obecny spadek stawek frachtowych i obawa dalszej obniżki sprawiły, że kwestia współpracy stała się ponownie bardzo aktualną. Ostatni przedstawiciele skandynawskich związków armatorów na posiedzeniu w Kopenhadze przedyskutowali plan minimalnych stawek ustalony przez Brytyjski Administracyjny Komitet Trampowy. Poszczególne państwa zajęły stanowisko do dyskutowanego planu minimalnych stawek i obecnie już na ogólnomiędzynarodowym zjeździe — 17 bm. w Londynie przyłączyły się do planu ustalonego przez Brytyjski Administracyjny Komitet Trampowy.

TONAŻ ŚWIATOWY.

Według sprawozdania Lloyds Register of Shipping za okres lipiec 1936 r. — czerwiec 1937 r. położenie żeglugi znacznie się poprawiło.

Nastąpiła przede wszystkim znaczna zwyżka frachtów, co w konsekwencji wpłynęło na podniesienie ceny statków i na zatrudnienie statków uwiązanych w czasie poprzedniego kryzysu. Silniejszemu rozbudowaniu flot stanęły na przeszkodzie zbyt wysokie koszty budowy, spowodowane po części brakiem materiału, a w ogóle zbyt raptownym wzrostem popytu na nowy tonaż. W okresie sprawozdawczym zamówiono 654 statki pojemności 2,2 mil. TRB (w tym 354 statki pojemności 1,15 mil. TRB na stoczniach Wielkiej Brytanii i Irlandii): przeznaczono na złom 460 statków pojemności 699.847 ton, a zginęło w katastrofach 482 tys. ton; razem ubyło tonażu 1.476 tys. ton. Światowy tonaż wynosił zatem przy końcu okresu sprawozdawczego 31.183 statków pojemności 66.286.024 TRB, wobec 30.923 statków pojemności 65.063 643 TRB w okresie poprzednim.

BUDOWA STATKÓW W NIEMCZECH.

Zatrudnienie stoczni niemieckich wzrastało w latach 1933 — 1937 (stan na 1 października) następująco: 30.300 ton zarejestrowanych btto, 120.816—268.340, 424.264 i 383.468 odpow. Ostatnia liczba wykazuje pewien spadek, wynikający po części z braku stali okrętowej na wszystkich zresztą rynkach. Obraz zatrudnienia stoczni należy uzupełnić danymi o stanie zamówień. Zamówienia wynosiły 1 października 1933 r. tyleż ton co budowano wówczas, tj. 30.300 ton rejestr. btto, zaś 1 października 1936 r. już 668.641 ton, a 1 lipca 1937 r. — 1.163.407 ton, następnie jednak na 1 października wykazują pewien spadek — 109.072 ton, wynikający po części z tego powodu, że stocznie nie mogą wykańczać zamówień wcześniej niż za 3 — 4 lata.

Z ostatniej liczby zamówień na niemieckie towarzystwa żeglugowe przypada 223 statki pojemności 488.998 TRB, a na zagraniczne 92 statki pojemn. 601.728 TRB; te ostatnie zagraniczne zamówienia stawiają niemieckie stocznie na pierwszym miejscu, które przedtem zajmowane było przez stocznie angielskie.

Podkreślić należy, że z ogólnej liczby zamówień na statki motorowe (873 tys. ton) przypada cztery razy więcej niż na parowce (218 tys. ton).

Najwięcej zamówień ma Deutsche Werft, Hamburg (305 tys. ton), następnie idą kolejno Bremer Vulkan (192 tys. ton), Deschimag (101 tys. ton), F. Schichau GmbH. (85 tys. ton), Blom & Voss, Hamburg (84 tys. ton), Howaldtswerke (70 tys. ton), Neptun Werft Rostock (54 tys. ton), Freusburger Schiffbau (46 tys. ton), Fr. Krup Germaniawerft — Kilonia (38 tys. ton).

OSOBLIWA SYTUACJA MARYNARKI ESTOŃSKIEJ.

Estońska flota handlowa, która w ostatnich latach bardzo szybko się powiększała, będąc typową flotą statków-trampów, w roku bież. już przestała się zwiększać i prawdopodobnie zacznie się zmniejszać. Głównym atutem bandery estońskiej były niskie płace załóg estońskich, co jednak i nadal pozostaje bez zmiany; koniunktura w żegludze jeszcze trwa, więc nie z tej strony należy szukać wytłumaczenia dziwnego faktu zahamowania rozwoju floty handlowej Estonii.

Armatorzy estońscy pragną wykorzystać istniejący popyt na stary tonaż i tu leży klucz rozwiązania zagadki. Estońska flota składa się bowiem z samych starych statków, których pływanie pod banderami droższymi już się nie kalkulowało. Tylko 22 procent tego taboru okrętowego jest wiekiem młodsze niż 20 lat, natomiast 19 procent floty estońskiej liczy ponad 40 lat wieku.

Nic dziwnego jeśli korzystając z wyjątkowej koniunktury na stary tonaż (ceny już się zaczynają chwiać i nawet spadają) żegluga estońska pragnie się wyzbyć starego tonażu, zastępując go równocześnie w miarę możliwości nowszym i droższym, co wywoła zapewne przejściowe kurczenie się tonażu, przy równoczesnym zapoczątkowaniu jego odmłodzenia.

DUŻE ZAROBKI NORWESKIEJ ŻEGLUGI.

W ostatnim roku sprawozdawczym, zazwyczaj liczonym od 1 VII do 1 VII, a więc w roku 1936/37 norweskie przedsiębiorstwa że-

gługowe wykazały rekordowe zyski i nawet takie przedsiębiorstwa, które nie odznaczały się wysokimi dywidendami, przewyższyły swe dywidendy z lat poprzednich bardzo znacznie. Największy wzrost i równocześnie najwyższą stawkę dywidendy wypłaciło armatorstwo A. S. Luksefjell w Oslo, które wyznaczyło za rok 1936/37 30-procentową dywidendę. wobec 8-procentowej za rok poprzedni.

NORWESKIE PROBLEMY BUDOWY STATKÓW.

Na niedawno odbytym posiedzeniu Związku Norweskich Armatorów dyskutowana była kwestia, jaki jest udział stoczni norweskich w budowie floty krajowej. Przypuszczano dotychczas, że udział ten wynosi 10%, okazało się jednak po bliższym zbadaniu, że od czasu wojny, tj. kiedy flota norweska powiększyła się o 1.045 nowych jednostek pojemności 5 mil. ton brutto, stocznie norweskie zbudowały z tej liczby 39% statków i 12% tonażu. Dla wyjaśnienia tych liczb trzeba dodać, że granica maksymalnego zatrudnienia stoczni zależy nie tyle od wielkości statku ile od liczby budowanych statków. i że dla budowy np. statku 10 tys. ton potrzeba tylko 2 razy więcej robotników niż dla statku 4 razy mniejszego, czyli 2,5 tys. ton. Z zestawienia z jednej strony zamówień w stoczniach na budowę nowych statków, a z drugiej na reparacje statków wynika, że w latach 1927/1935 zamówienia nowych statków wynosiły od 1.68 mil. kor. (lata 1927 i 1928) do 8,12 mil. kor. w 1935 r. (w r. 1930 — 14,56 wyjątkowo), natomiast zamówienia na reparacje od 15.60 mil. kor. (1931 r.) do 33.60 mil. kor. (1929 r.) Znacznie większe zatrudnienie stoczni reparacjami tłumaczy się tym, że w czasie niekorzystnych stawek frachtowych armatorzy woleli wycofać statki z deficytowej niekiedy pracy przewozowej i przeprowadzać gruntowniejszy remont.

JAK STANY ZJEDNOCZONE POPIERAJĄ BEZPOŚREDNIE LINIE OKRĘTOWE.

Zarząd Ceł St. Zj. A. P. urzędowo wyjaśnia, że masło duńskie nie nadchodzące bezpośrednio płaci cła 17 i pół centa za funt. natomiast kierowane do Stanów bez przeładunku płaci zwykłą stawkę celną — 14 centów za funt. Zarządzenie to godzi głównie w partie sprowadzane za pośrednictwem World Butter Exchange w Londynie, — pozytywną jego stroną jest popieranie dalekich bezpośrednich połączeń Stanów Zjednoczonych z portami Bałtyku.

DUŃSKI WSKAŹNIK FRACHTOWY.

Opracowany na podstawie raportów Towarzystw Żeglugowych duński wskaźnik stawek frachtowych wykazuje spadek z 207,7 we wrześniu na 199.5 w październiku rb. przy podstawie rok 1931 = 100. Jest to pierwszy spadek po zwyżce w ostatnich czasach, który w listopadzie zaakcentował się jeszcze bardziej, wskaźnik bowiem w tym miesiącu wynosi 176,2.

ZNACZNE ZWIĘKSZENIE RUCHU TOWAROWEGO W TRZECH NAJWIĘKSZYCH PORTACH KONTYNENTU EUROPY.

Statystyka za 9 pierwszych miesięcy rb. w porównaniu z odpowiednim okresem poprzedniego roku daje już wyraźną miarę wzrostu ruchu w Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu, — trzech największych portach kontynentu Europy. W tym okresie obrót towarowy Rotterdamu wyniósł 29,7 mil. ton, wobec 23,7 mil. ton w roku ubiegłym, Antwerpii 19.1 wobec 16,7 i Hamburga 18,6 mil. ton, wobec 16.2 mil. ton w roku ubiegłym. Zaznaczyć należy, że Rotterdam jest w znacznie większej mierze portem masowych towarów, aniżeli Antwerpia i Hamburg, nie ulega jednakże wątpliwości, że Rotterdam znów „wyrwał się“ daleko naprzód.

O JESZCZE WIĘKSZE TRANSATLANTYKI.

W Instytucie Morskich Inżynierów w Anglii wygłosili znani konstruktorzy P. de Malglaive i A. C. Hardy odczyt na temat możliwości budowy jeszcze większych statków transoceanicznych niż „Queen Mary“ i „Normandie“. Te ostatnie przy długości kadłuba 1000 stóp rozwijają swobodnie szybkość 30-węzłową. Nowe statki miałyby długość o 100 stóp większą i szybkość ich sięgałaby 35—37 węzłów. Zwiększanie długości statku. a równocześnie ich szybkości według koreferentów, doprowadza stopniowo, ich zdaniem, do całkowitej niemal niezależności od pogody i stanu morza. Tak uniezależniony od wpływu pogody, wygodny, zapewniający swobodę i rozrywki pasażerom swym statek, z przystosowaniem nawet do najdalej idących indywidualnych ich wymagań, zawsze będzie miał swoją rację bytu, i będzie mógł skutecznie rywalizować z zaczynającą się powoli rozwijać transoceaniczną komunikacją na płatowcach.

NOWY PLAN UŁATWIENIA PÓŁNOCNEJ DROGI MORSKIEJ.

Północna droga morska dookoła Azji, jak się okazuje, przy obecnym stanie środków nawigacyjnych nie może być dostępna regularnej żegludze nawet w kilkutygodniowym okresie słabego letniego lodu. Sowiety budują wprawdzie trzy specjalne łamacze lodu i dwa szczególnie mocno skonstruowane parowce dla tej drogi, sukces jednakże tych usiłowań pozostaje mocno wątpliwy.

Toteż bardzo ciekawie przedstawiają się materiały zebrane przez ekspedycję sowieckiego Arktycznego Instytutu na półwyspie Tajmyr. Ten półwysep, będący daleko ku północy wysuniętą częścią Syberii stwarza główne przeszkody dla nawigacji. gdyż w położo-

nej ku północy od półwyspu cieśninie Wilkickiego, zapchanej przeważnie nawet latem przez ciężki lód, tkwi najtrudniejszy szkopuł tej drogi. Projektowane więc jest poprowadzenie kanału poprzez południowy Tajmyr pomiędzy rzekami Awam i Tagenar, co pozwoli na omijanie cieśniny Wilkickiego w wypadkach, gdy jest ona nie do przebycia.

Również dla ekonomicznej eksploatacji obwodu Tajmyru, obfitującego w zasoby minerałów, puszniny i ryb, nowa droga posiadałaby doniosłe znaczenie. Budowa drogi wodnej dla statków morskich stwarza jednakże konieczność zastosowania od razu dużych jej poprzecznych wymiarów, co opłaciłoby się tylko w razie, gdyby z całą pewnością twierdzić można było, że na pozostałych odcinkach morskiej drogi północnej trudności z powodu lodu będą pokonane, na co jednak jeszcze nie można dać pozytywnej odpowiedzi.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

REJESTR EKSPORTERÓW SZMAT.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 13 grudnia 1937 wprowadziło specjalny rejestr eksporterów szmat, skrawków tkanin, materii i wyrobów dzianych. — Wspomniany rejestr dotyczy eksporterów korzystających z zaświadczeń na wolny od cła wywóz tych artykułów. Rejestr prowadzony będzie przez Państwowy Instytut Eksportowy.

Celem wpisania do wymienionego rejestru zainteresowani eksporterzy winni złożyć za pośrednictwem Związku Izb P. H. podanie z 1) uwierzytelnionym odpisem świadectwa przemysłowego przynajmniej II kategorii handlowej lub VI przemysłowej na dany rok bieżący, 2) zaświadczeniem o prowadzeniu ksiąg handlowych, 3) zaświadczeniem terytorialnie właściwej Izby o kwalifikacjach firmy.

Jednocześnie Ministerstwo komunikuje, że z dniem 1 stycznia 1938 z zaświadczeń na wolny wywóz wymienionych wyżej artykułów korzystać będą jedynie firmy wpisane do powyższego rejestru.

Pismem z dnia 7 grudnia Ministerstwo ustaliło opłaty pobierane przez Izby od wydawanych zaświadczeń na 2‰ (dwa pro mille) ad valorem z tym, że opłaty te nie mogą przewyższać zł 15 od 1 wagonu. Minimalna opłata wynosi zł 3 od wagonu.

WYWÓZ MĄKI PSZENNEJ.

W dniu 22 XII 1937 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło kontyngent wywozowy na 5.000 ton mąki pszennej pośledniej (o zawartości popiołu po spaleniu ponad 0,8% do 2%). Pozwolenia wywozu wydawać będzie Związek Eksporterów Zboża R. P. w Poznaniu — na podstawie oryginalnych kontraktów sprzedażnych zawartych przez Polskie Biuro Eksportu Zboża w Gdańsku.

FINANSOWANIE WYWOZU TURECKIEGO.

Na mocy decyzji rządu Turecki Bank Centralny został upoważniony do bezprocentowego finansowania eksportu do krajów clearingowych, posiadających dodatnie saldo handlowe w stosunku do Turcji. Akcja Banku Centralnego będzie polegała na dokonywaniu wypłat eksporterom przed załatwieniem koniecznych formalności clearingowych, jak otrzymanie poprzednio polecenia wypłaty i egzemplarza „B" świadectwa pochodzenia.

Jak z powyższego wynika, rola Banku Centralnego ograniczona jest do dysponowania sumami krajów wierzycielskich w clearingu dla prowizorycznego regulowania należności za eksport do tych krajów.

WYMIANA TOWAROWA POMIĘDZY POLSKĄ A PORTUGALIĄ.

Opracowane dopiero ostatnio dane statystyczne portugalskie za rok 1936, obrazują następujące cyfry importu towarów z Polski do Portugalii:

1932 r.	5.410.800 Esk.	(1.279.200 zł)
1933 r.	5.560.000 Esk.	(1.314.600 zł)
1934 r.	8.955.200 Esk.	(2.117.000 zł)
1935 r.	10.626.800 Esk.	(2.512.200 zł)
1936 r.	23.170.900 Esk.	(5.477.700 zł)

Udział Polski w procentach w stosunku do całego importu portugalskiego przedstawia się następująco:

1932 r. — 0,32%
1933 r. — 0,29%
1934 r. — 0,46%
1935 r. — 0,46%
1936 r. — 1,16%

Cyfry importu polskiego do Portugalii wykazują więc stały i równomierny za ostatnie cztery lata wzrost, a zwłaszcza w roku 1936.

Na zwyżkę importu z Polski w r. 1936 złożyły się głównie podane poniżej artykuły, które bądź zwiększyły swój import, bądź po raz pierwszy ukazały się na portugalskim rynku:

	1935 r.	1936 r.	1937 r.
		w tonach	
Szmaty wełniane	—	1,2	1,2
Dziegieć i smoła	193,3	203,7	10,1
Drzewo nieobrobione	9.191,3	11.485,7	2.334,4
Węgiel, antracyt, koks	2.032,0	3.295,0	1.263,0
Żelazo w sztabach, drut	756,3	3.643,0	2.886,7

Cynk	1,3	13,9	12,6
Biel cynkowa	78,0	138,0	60,0
Siarczan amonu	—	3.630,0	3.530,0
Zboże	—	30,0	30,0
Mąka pszenna	27,0	44,7	17,7
Fasola	42,0	238,9	196,9
Cukier	—	737,7	737,7
Maszyny obrab. przem.	71,4	94,1	12,7
Materiał kolejowy	—	3,1	3,1
Patyczki do zapałek	419,9	766,2	346,3
Wyroby z drzewa	34,4	174,2	139,8
Zabawki	0,0	0,0	0,0
Szpagat	1,3	2,3	1,0
„Etuis" wszelkie	—	0,0	0,0
Ziemniaki do sadzenia	1.043,2	3.043,8	2.000,6
		w eskudach	
Szmaty wełniane	—	3.200	3.200
Dziegieć i smoła	198.200	245.400	47.200
Drzewo nieobrobione	4.987.400	6.685.500	1.698.100
Węgiel, antracyt, koks	222.600	467.500	224.900
Żelazo w sztabach, drut	819.200	3.911.000	3.091.800
Cynk	4.600	22.000	17.400
Biel cynkowa	180.600	319.800	139.200
Siarczan amonu	—	3.947.500	3.947.500
Zboże	—	20.400	20.400
Mąka pszenna	27.000	36.500	9.500
Fasola	49.000	278.500	228.700
Cukier	—	893.500	893.500
Maszyny obr. przem.	484.100	828.300	344.200
Materiał kolejowy	—	108.000	108.000
Patyczki do zapałek	1.191.700	2.211.600	1.019.900
Wyroby z drzewa	229.900	373.200	143.300
Zabawki	200	2.800	2.600
Szpagat	14.800	28.800	14.000
„Etuis" wszelkie	—	24.000	24.000
Ziemniaki do sadzenia	617.500	1.781.600	1.164.100

Największy wzrost importu wykazały: żelazo, drzewo nieobrobione, ziemniaki-sadzeniaki, patyczki do zapałek, fasola, maszyny, wyroby z drzewa i biel cynkowa. Poza tym po raz pierwszy ukazały się na rynku portugalskim siarczan amonu i cukier, które od razu zajęły poważne miejsce w imporcie z Polski.

Prócz tego zanotować można próby wprowadzenia na rynek portugalski kilku innych towarów, jak szmaty wełniane, zboże, materiał kolejowy i wyroby skórzane galanteryjne.

Dalszy wzrost naszego eksportu artykułów już wprowadzonych nie napotyka w Portugalii na żadne trudności w rodzaju kontyngentów lub ograniczeń walutowych i zależy jedynie od naszego kupiectwa i handlowych w sensie zachodnio-europejskim metod opracowywania rynku, którego pojemność jest znaczna i powinna być przez eksport polski wykorzystana. Portugalia konsumuje rocznie około 120 ton szmat, 600 ton dziegciu, 3.000 m³ klepek, 30.000 ton drzewa surowego, 1.000.000 ton węgla, koksu i antracytu, 150.000 ton żelaza w sztabach, 450 ton bieli cynkowej, 55.000 ton siarczanu amonu, 3.200 ton mąki pszennej, 2.800 ton fasoli, 11.000 ton ziemniaków, 6.000 ton maszyn, 1.400 ton materiału kolejowego.

Pierwsze miejsce jako dostawca do Portugalii zajmuje Anglia, następnie w kolejności idą Niemcy, Stany Zjednoczone, Belgia, Francja i Holandia, Polska zajmuje dopiero 25 miejsce na czterdzieści państw eksportujących do Portugalii.

Rynek portugalski nie jest jeszcze dostatecznie wykorzystany przez nasz eksport, a ostateczne zniesienie przez rząd portugalski wszelkich ograniczeń walutowych, związanie ścisłe waluty portugalskiej z angielską (relacja ustawowo zastrzeżona 110.— Esk. za jeden funt angielski), nieistnienie jakichkolwiek ograniczeń importowych, jak kontyngenty etc., czyni zeń, przy obecnych warunkach wymiany handlowej międzypaństwowej, teren dogodny dla naszej ekspansji handlowej. Kupiectwo ma o tyle ułatwione zadanie, iż pozostaje mu do zwalczenia jedynie konkurencja, czego może dokonać zwykłymi normalnymi metodami kupieckimi, tj. ceną, jakością, warunkami dostawy i płatności.

Prócz tego rynek portugalski winien więcej interesować nasz eksport, ze względu na to, że większość poważniejszych firm importowych kolonialnych posiada tu swe zarządy lub ekspozytury względnie swych przedstawicieli. Importer kolonialny portugalski w dużej mierze korzysta z pomocy rynku metropolitalnego, bądź z powodów walutowych, bądź w związku z lepszą znajomością tego rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 GRUDNIA 1937 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. Rząd australijski zapowiedział zniesienie systemu licencyj importowych i zastąpienie ich zwiększonymi cłami przywozowymi w zakresie artykułów, wymagających ochrony przed konkurencją zagraniczną. Jak powszechnie spodziewane jest, zmiana ceł nie nastąpi wcześniej niż w marcu 1938 r.

BELGIA. W „Moniteur Belge" ogłoszono zarządzenie królewskie, mocą którego zwolniono od cła stożki kapeluszowe, kapelusze męskie i damskie, uplecione ze słomy toquilla (Carludovica palmata), z palmy Cyclantacea. Kapelusze męskie uplecione z innego materiału roślinnego obciążone są cłem 17,25 proc. od wartości, zamiast dotychczasową stawką 5,50 fr. od sztuki.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10 XII obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże:

pszenica 23,— Kc., żyto 31,— Kc., jęczmień 35,— Kc., owies 27,— Kc.

DANIA. W dniu 11 XII 37 ogłosiła duńska centrala dewiz nowe kursy przerachowania walut przy udzielaniu zezwoleń dewizowych. Kurs złotego ustalony został na 85.55 zamiast dotychczasowego 86 kor. duńskich za 100 zł.

FRANCJA. Senat na posiedzeniu dnia 2 XII br. przyjął projekt ustawy, zmniejszającej kontyngenty na przywóz drzewa do Francji, oraz podwyższającej cło na drzewo i wyroby z niego. Nie jest wykluczone, że projekt powyższy stanie się ustawą w najbliższym czasie.

Dekretem z dnia 5 XII br. podwyższono cło na ołówki do pisania, rysowania i pastelowe z 372,70 fr. od 100 kg netto na 17 franków od kg netto, jeśli przekrój grafitu jest okrągły. Przy innym przekroju grafitu cło jest bez zmiany. — Ogłoszona została dłuższa lista artykułów, które przy przywozie do Francji nosić winny oznaczenie kraju pochodzenia.

W okresie od 1 do 25 XII br. mogą być importowane do Francji choinki bez ograniczeń przywozowych. Choinki te muszą być jednak wyższe ponad 3 metry i z dołu ucięte (bez ziemi). — Pszczoły, miód i wosk, importowane do Francji, muszą być zaopatrzone w świadectwo pochodzenia oraz w świadectwo zdrowotności. Min. Rolnictwa wyraźnie oświadczyło, że wyjątki od powyższego przepisu nie będą tolerowane („Journal Officiel" — 5 XII br.)

JAPONIA. W dniu 10 XII 37 wydane zostały nowe zarządzenia zaostrzające kontrolę dewizową. Sprzedaż zagranicznych papierów wartościowych może być dokonywana tylko na podstawie specjalnego zezwolenia jak również sprzedaż znajdujących się za granicą tytułów własności, przy czym wymaga się przeprowadzenia ścisłych rejestrów stanu posiadania za granicą. Kwoty przekazów za granicę zostały ograniczone do 1 tysiąca yenów. Wszelkie wysyłki papierów wartościowych uzależnione są od pozwoleń.

ŁOTWA. Decyzją Ministerstwa Rolnictwa import i tranzyt przez Łotwę zwierząt żywych oraz pasz odbywać się może tylko za zezwoleniem władz weterynaryjnych. Odnośnie pasz może zostać wydane zarządzenie dezynfekcji ich na granicy na koszt odbiorcy towaru.

Z dniem 1 I 1938 ma wejść w życie nowa łotewska taryfa celna. W nowej taryfie na ogół zachowane zostaną dotychczasowe stawki; nieco obniżone będzie cło na środki lecznicze. Rozszerzona zostanie granica bezcłowego przywozu pakunków podróżnych z 15 na 30 łatów. Przedmioty kultu religijnego mogą być zwalniane od cła za zgodą departamentu wyznaniowego Min. Oświaty. Również nomenklatura celna ulegnie zmianie w nowej taryfie. Pierwotny zamiar ułożenia jednolitej nomenklatury dla trzech państw bałtyckich (Łotwa, Litwa, Estonia) został na razie odłożony.

PORTUGALIA. Zarządzeniem z dnia 29 XI br. kartofle konsumcyjne sprowadzać mogą do Portugalii tylko importerzy, którzy należą do Junta Nacional das Frutas. Równocześnie J. N. F. otrzymała upoważnienie uregulowania przywozu kartofli konsumcyjnych. Chodzi o to, by nie sprowadzano ziemniaków-sadzeniaków jako konsumcyjnych.

Do taryfy celnej wstawiono poz. 290-A — materiały wybuchowe, bazowane na nitroglicerynie itp. — cło: 0.15 eskud. od kg. Poz. 908-A — karton i papier w arkuszach w połączeniu z metalami nieszlachetnymi — cło: 0,30 esk. od kg.

SZWECJA. Cło na margarynę podwyższone zostało o 5 oere do 60 oere od kg. Również opłata akcyzowa uległa zwyżce o 5 oere do 45 oere od kg (z dniem 9 XII br.)

WĘGRY. Ze względu na panującą zarazę racic i pyska Min. Rolnictwa zabroniło przywozu i tranzytu przez swe terytorium bydła, nierogacizny, wieprzowiny itp. pochodzenia jugosłowiańskiego bez zezwolenia władz weterynaryjnych.

WŁOCHY. W wyjaśnieniu przepisów clearingowych zostały wydane instrukcje w sprawie wpłat za sprowadzane paczki pocztowe. Mianowicie przy paczkach o wartości poniżej 300 lirów nie są wymagane przy przyjmowaniu wpłat przez upoważnione banki specjalne dokumenty, o ile importer przedłoży odpowiedni formularz, w którym wyraźnie zaznaczone jest: „przesyłka pocztowa o wartości poniżej 300 lirów".

Poza tym władze włoskie wydały przepisy normujące sprawę wpłat wcześniejszych na konta clearingowe przed dokonaniem importu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Reprezentacje. Firma agenturowa w Argentynie korespondująca w języku polskim obejmie przedstawicielstwo z zakresu różnych branż. E/32226/95/H.

Różne. Rumuńska f-a agenturowa pragnie z Polski importować różne artykuły, szczególnie z branży metalowej. E/32277/4G/H.

Firma agenturowa palestyńska obejmie przedstawicielstwo na następujące artykuły: wszelkie wyroby włókiennicze, szkło i wyroby szklane, fasolę, konserwy, drzewo i dykty. E/31945/95/H.

Firma agenturowa w Adenie interesuje się importem z Polski materiałów włókienniczych, wyrobów szklanych oraz metalowych. E/309984/H.

Chemikalia dla przemysłu włókienniczego. Firma węgierska interesuje się importem wszelkiego rodzaju chemikalij używanych w przemyśle włókienniczym. E/28264/95/TC.

Smoła drzewna. Firma szwedzka pragnie nawiązać stosunki handlowe z firmami eksportującymi smołę drzewną. P/31680/47/TC.

Spirytus drzewny. Firma grecka interesuje się importem tego artykułu. P/30252/47/TC.

Kwas mleczny. Firma angielska interesuje się importem wym. produktu. P/31480/47/TC.

Mączka kostna. Firma afrykańska pragnie kupować w Polsce wszelkiego rodzaju nawozy sztuczne m. in. mączkę kostną. P/31949/48/TC.

Artykuły farmaceutyczne. Istnieje możliwość ulokowania na rynku Indyj Brytyjskich różnych środków leczniczych. P/31902/47/TC.

Szkło do oświetlenia naftowego. Poważna firma bułgarska pragnie otrzymać przedstawicielstwo polskich hut produkujących szkła do lamp oraz latarek naftowych. P/31472/73/TC.

Szkło stołowe. Firma palestyńska prosi o oferty na wszelkiego rodzaju szkło stołowe, w szczególności zastawy do kompotów, owoców itd. P/31913/63/TC.

Szkło taflowe. Poważna firma angielska pragnie kupować szkło taflowe, celem reeksportowania go na rynek chiński. P/31708/63/22/TC.

Fajanse i szkło stołowe. Europejskie biuro zakupów poważnej firmy amerykańskiej, posiadającej filie i w Kanadzie, interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów. P/32278/4F/TC.

Fajanse stołowe. Firma algerska pragnie otrzymać oferty na filiżanki fajansowe itp. P/31667/63/TC.

Płytki ceramiczne do wykładania ścian. Firma tuniska interesuje się importem tego artykułu. P/31134/312/TC.

Łańcuchy i drut żelazny. Firma w Bengueli interesuje się importem łańcuchów oraz drutu żelaznego. P/31073/45/Kw.

Maszyny do dziurkowania blachy. Firma rumuńska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi produkującymi maszyny do dziurkowania blachy. P/31073/45/Kw.

Bursztyny. Istnieje możliwość eksportu na rynek Afryki Zachodniej Francuskiej bursztynów prawdziwych, jak również biżuterii sztucznej. P/31160/39/Sz.

Lalki w kostiumach ludowych. — Zabawki. — Firma amerykańska poszukuje dostawców różnych artykułów, m. in. zabawek, lalek, wyrobów skórzanych, złotych, srebrnych. P/31074/22/Sz.

Konfekcja. Firma holenderska pragnie importować z Polski wyroby skórzane, rękawiczki skórkowe, wełniane, szaliki, czapki itp., sztuczną skórę, bandaże, berety, koce, płótna introligatorskie, sieci rybackie, gabardiny, rękawiczki bawełniane i jedwabne, chusteczki do nosa, stożki kapeluszowe, trykotaże, serwety itd. P/30771/95/M.

Tarcica modrzewiowa. Firmy holenderskie poszukują do nabycia tarcicę modrzewiową. P/31813/40/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W LISTOPADZIE.

Tak jak w październiku również i w listopadzie połowy naszego rybołówstwa morskiego stały pod znakiem Morza Północnego.

W listopadzie 1937 r. złowiliśmy:

ogólne połowy — 1.955.195 kg o wartości zł 786.670.—

Morze Północne — 1.497.405 kg o wartości zł 598.942.—

Bałtyk przybrzeżne — 429.410 kg o wartości zł 177.490.—

Bałtyk (Głębia Gdańska) — 28.380 kg o wartości zł 10.238,—.

Na Morzu Północnym lugry śledziowe „Mewy" łowiły śledzie, podczas gdy trawlery firmy „Pomorze" nastawione były na połów świeżych ryb różnego gatunku.

Połowy przybrzeżne dały w poszczególnych okręgach:

Hel	108.930 kg o wart.	zł 44.136,—
Gdynia	118.460 kg o wart.	zł 42.515.—
Jastarnia	109.790 kg o wart.	zł 49.446.—
W. Wieś — Chłapowo	67.500 kg o wart.	zł 25.536.—
Puck	24.730 kg o wart.	zł 15.857,—

Podział połowów na poszczególnych odbiorców przedstawiał się następująco:

wędzarnie odebrały 295.945 kg o wartości zł 118.713,—

do Gdańska sprzedano 19.710 kg o wartości zł 5.883,—

na rynku krajowym 1.537.830 kg o wartości 657.730.—

w sadzach złożono węgorzy 1.810 kg o wartości zł 4.344.—.

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH I ŚWIEŻYCH.

Z Anglii (Jarmouth) przywiózł statek „Hasewind" dnia 13 grudnia 1937 r. (flaga holenderska) śledzie świeże w lodzie skrzyń 1.469 o wadze 176.280 kg.

Dnia 13 grudnia 1937 r. statek holenderski „Maartie" wyładował śledzie solone z polskich połowów „Mewy" beczek morskich 2.055 kanties i 230/1 i 280/2 beczek śledzi solonych holenderskich (z Scheveningen).

Dnia 15 grudnia 1937 r. statek „Borneo" (holenderski) przywiózł z Anglii (Jarmouth) śledzi solonych jarmuckich 1.740/1 i 525/2 oraz śledzi świeżych w lodzie skrzyń 367 o wadze 36.700 kg.

PRZYWÓZ SZPROTÓW I ŚLEDZIKÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Brak szprotów z własnych połowów zmusza odbiorców polskich do zakupywania szprotów w Szwecji. Z powodu zwiększenia popytu ze strony polskiej oraz braku uzgodnienia akcji zakupów, ceny szprotów w Szwecji zwyżkują poważnie. Brak tego uzgodnienia polega na tym, że poza nabywcami polskimi z Wybrzeża na rynku szwedzkim czynią zakupy również importerzy szprotów i wędzarnie z wnętrza kraju. otrzymując kontyngenty osobno.

Ten stan rzeczy spowodował zwyżkę cen na aukcjach rybnych w Szwecji, przy czym ceny na szproty doszły do niebywałej jak na sezon połowów wysokości zł 30,— z dostawą do Gdyni za 50 kg, gdy już poprzednio płacona cena zł 15,— do 25,— była wygórowana. W tych warunkach uzgodnienie akcji zakupów staje się koniecznością palącą.

Najwyższy czas, aby w tej dziedzinie zdobyć się na bardziej kupieckie nastawienie naszego handlu zagranicznego. Zaznaczyć należy również, że ze strony polskiej zakupuje się w Szwecji szproty za pośrednictwem firm szwedzkich, w których interesie leży powodować zwyżkę cen na aukcjach, aby rybacy szwedzcy jak najwięcej zarabiali.

Do Gdyni przybyły w ostatnim tygodniu: dnia 11 grudnia 1937 r. kuter „RE X" z Göteborga — szproty świeże 853 skrzyń o wadze 51.180 kg brutto. Dnia 13 grudnia 1937 r. kuter „Bolinder" z Göteborga szprotów 663 skrz., śledzików świeżych 107 skrzyń. Dnia 14 grudnia 1937 r. s/s „Kjorrefjord" z Vastervick śledziki świeże w lodzie skrzyń 1.170 o wadze 37.900 kg. Dnia 17 grudnia 1937 r. kuter „Ziva" z Göteborga szproty świeże 500 skrzyń 30.000 kg. Dnia 17 grudnia 1937 r. kuter „Ronny" z Göteborga skrzyń 484 o wadze 29.040 kg. Dnia 18 grudnia rb. kuter „Rex" z Göteborga — szprotów świeżych 800 skrzyń — 48.000 kg. śledziki świeże 200 skrzyń — 12.000 kg. Dnia 18 grudnia 1937 r. kuter „Gideon" z Göteborga szprotów 244 skrzynie — 14.640 kg i śledzików 256 skrzyń — 15.360 kg. Dnia 18 grudnia 1937 r. kuter „AXEL" z Skagen szproty świeże 724 skrzynie o wadze 47.600 kg.

Maklerem kutrów jest przeważnie firma Behnke & Sieg.

JAK WIELKI JEST SPADEK POŁOWÓW SZPROTÓW?

Aby się zorientować jak wielkim jest spadek w połowach szprotów wystarczy porównać wyniki obecnego miesiąca z rokiem ubiegłym. I tak złowiliśmy cena za kg w listopadzie 1936 r. szprotów 1.022.000 kg — zł 235.060,— cena za kg zł 0,23 — w listopadzie 1937 r. szprotów 288.800 kg — zł 82.368,— cena za kg zł 0,36.

Spadek wynosi przeszło 70% tak w ilości jak i w wartości połowów.

W miesiącu grudniu spadek połowów będzie jeszcze większym.

KONSUMPCJA RYB MORSKICH W NIEMCZECH.

Na podstawie dotychczasowych danych szacuje się tegoroczną konsumpcję ryb morskich w Niemczech na 830.000 ton, co stanowiłoby wzrost 5% w stosunku do roku 1936. Obecna więc konsumpcja ryb morskich na głowę ludności wynosi 12,3 kg wobec 8,5 kg w 1932 r.

RYBY MORSKIE NA RYNKU WEWNĘTRZNYM W NIEMCZECH.

Konsumpcja ryb wewnątrz kraju w Niemczech stale się zwiększa, a to głównie dzięki temu, że na rynki konsumpcyjne dostarcza się ryby prędko i w stanie świeżym, zgodnie z informacjami prasy hamburskiej. kolej przyczynia się do tego, przyśpieszając transport towaru w wagonach-chłodniach i to całymi pociągami rybnymi i korzystając przy tym z podległej jej komunikacji samochodowej. Na jednym z ostatnich odczytów w Hamburgu radca kolejowy Dr Schelp podkreślił, że handel i przemysł rybny oraz kolej muszą iść ręka w rękę, by wykorzystać każdą minutę w tym krótkim okresie czasu między dowozem połowów a ich dalszym transportem i obróbką. Zaraz po aukcjach firmy wysyłkowe przygotowują ryby do transportu tak, aby tego samego dnia do południa wykonać zamówienia. Pociągi rybne wychodzą zaraz po południu lub w pierwszych godzinach wieczoru. Ekspedycja kolejowa znajduje się tuż przy portach rybackich. Z Hamburga-Altony wychodzi dziennie 38 wagonów w stronę Renu, Rhury i Saary, 26 wagonów przez Hannover do Turyngii i Południowych Niemiec, 25 wagonów w stronę Magdeburga i Saksonii i 48 wagonów do Berlina, Śląska i na Wschód. Przewóz Hamburg — Wrocław trwa 23 godziny, do Magdeburga 6 godzin, do Kolonii 12 godzin.

Dyrekcja Kolei w Hamburgu ma do dyspozycji 350 wagonów - chłodni (w 1927 r. miała 171). Przy całowagonowym ładunku ryb morskich transport kolejowy n. p. z Hamburga do Kolonii (400 km) kosztuje 2 RM za 100 kg.

Największe nasilenie w transportach ryb morskich przypada na wielki tydzień przed Wielkanocą, np. w jednym tylko dniu tego tygodnia wysłano z Hamburga w roku zeszłym 650.000 kg.

WYDAWNICTWA

PRACA O REGLAMENTACJI DEWIZOWEJ

Inż. Józef Jerzy Sobogne; Bolesław Gagatnicki — Radca w st. sp. — PODSTAWOWE PRZEPISY I INFORMACJE, DOTYCZĄCE KONTROLI DEWIZOWEJ I ROZRACHUNKU W OBROCIE TOWAROWYM POLSKI Z ZAGRANICĄ. — Z przedmową Naczelnego Dyrektora Polskiego Instytutu Rozrachunkowego A. Siebeneichena. Nakładem autorów z zasiłkiem Polskiego Instytutu Rozrachunkowego. **Skład główny:** Stowarzyszenie Pracowników Polskiego Instytutu Rozrachunkowego — Warszawa, ul. Moniuszki 10.

Reglamentacja handlu zagranicznego doznała szczególnie w ostatnich latach takiej rozbudowy, że dobremu skądinąd kupcowi — importerowi lub eksporterowi nie wystarczają jego kupieckie wykształcenie i fachowość; ginie on w gęstym lesie przepisów wszelkiego rodzaju. Dla ułatwienia mu orientacji w dziedzinie przepisów dewizowych wydali autorzy to bardzo pożyteczne dzieło.

Składa się ono z XIV rozdziałów omawiających kolejno poszczególne formy obrotu dewizami. Autorzy nie ograniczają się do podania ustaw i okólników, ale zaopatrują je w fachowe komentarze wyjaśniające poszczególne paragrafy.

Zebranie tych przepisów w jedną całość w układzie systematycznym, zaopatrzenie ich w skorowidz i we wzory obowiązujących formularzy daje możność odnalezienia potrzebnych informacyj w sposób łatwy i szybki. — Książka zawiera 277 stron.

PRZETARGI

PRZETARGI DYREKCJI OKRĘGOWEJ P. K. P. TORUŃ.

I. Przetarg na materiały do telefonów i telegrafów.

Dyrekcja Okręg. Kolei Państw. w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę różnych materiałów do telefonów i telegrafów oraz na części zapasowe wagonowe do ciągła typu wzmocnionego. Termin składania ofert upływa dnia 11 stycznia 1938 r. Oferentów obowiązują przepisy ustalone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92. Bliższych informacyj udziela, oraz wydaje i wysyła kwestionariusze i specyfikacje Wydział Zasobów w Toruniu.

II. Przetarg na różne materiały.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetargi nieograniczone:

Na dzień 11 stycznia 1937 r.

Grupa I.

1) Nity żelazne blacharskie — 2.658 setek.

2) Nity żelazne mostowe i kotłowe wg P. W. G. 1104 i 1105 — 33.800 kg.

Dostawa w 2 partiach na żądanie Magazynu Głównego w terminie do 1 sierpnia 1938 r.

Grupa II.

Wkręty mosiężne do drzewa i metali — 1500 setek z dostawą jednorazową.

Na dzień 14 stycznia 1937 r.

Grupa III.

Świdry (wiertła) do metali krajowe spiralne, uchwyty cylindryczne i stożkowe o wymiarach od 1—32 mm.

Grupa IV.

Tygle grafitowe krajowe pojemności 180 kg — sztuk 15.

Grupa V.

Wyroby szmerglowe, papiery i płótna szmerglowe i tarcze szlifierskie wg warunków techn. M. K.

Na dzień 18 stycznia 1937 r.

Grupa VI.

Różne sprężyny niescentralizowane — około 11.700 sztuk. Dostawa partiami.

Grupa VII.

Korbowody i wiązary do parowozów serii OK-22 i Ty-23, dostawa w dwóch równych partiach.

Oferty należy składać oddzielnie dla poszczególnych grup do godz. 10 wyżej wyznaczonych dni do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się w tychże dniach o godz. 11. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r., o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92.

Bliższych informacyj udziela oraz wydaje lub wysyła warunki dostawy Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

III. Przetarg na różne odlewy żeliwne

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetarg nieograniczony na dzień 21 stycznia 1938 r.

Różne odlewy żeliwne do urządzeń rogatkowych wg modeli D. O. K. P. Modele mogą firmy oglądać w Warsztacie Sygnałowym w Bydgoszczy, ul. Zygmunta Augusta.

Oferty należy składać do godz. 10 wyżej oznaczonego dnia do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. w Toruniu.

Otwarcie ofert odbędzie się 21 stycznia 1938 r., o godz. 11. Do oferty należy dołączyć pokwitowanie Kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37, poz. 92.

PRZETARG NIEOGRANICZONY, ROZPISANY PRZEZ URZĄD WOJEWÓDZKI POMORSKI.

Urząd Wojewódzki Pomorski rozpisał przetarg nieograniczony na urządzenie instalacji wodociągowej i kanalizacyjnej oraz instalacji centralnego ogrzewania w gmachu Urzędu Skarbowego w Wejherowie.

Termin składania ofert wyznaczony został do dnia 12 stycznia 1938 roku godz. 10 rano. — Ogólne warunki przetargu i ślepe kosztorysy otrzymać można w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w Toruniu, pokój nr 46.

SPRZEDAŻ LICYTACYJNA GMACHU FABRYKI „PEPEGE" W WĄBRZEŹNIE.

Syndyk upadłości firmy Pepege wystawił na licytację gmach byłej fabryki odzieży gumowej, należącej do tej firmy, a znajdującej się w Wąbrzeźnie i obejmującej powierzchnię około 3.969 m². Licytacja odbędzie się dnia 17 lutego 1938 r. o godz. 11.

Gmach fabryczny nadaje się na urządzenie wszelkiej masowej fabrykacji. Specjalnie zaś, ze względu na bliskość portu w Gdyni, nadaje się do wyrobu konserw, bekonów itp.

Budynek fabryczny konstrukcji żelazobetonowej, kompaktny, dobrze przemyślony, obszerny, jasny i składający się z 3 pięter, parteru i wysokich piwnic, z wodociągiem, kanalizacją, centralnym ogrzewaniem, elektrycznością i siłą zapędową o mocy 250 KM. z odpowiednim kotłem parowym. Warunki komunikacyjne b. wygodne, robocizna tania.

Cena wywoławcza zł 75.780,85.

Bocznicę kolejową oraz sąsiednie place, wynoszące łącznie około 2.372 m², można na warunkach bardzo dogodnych nabyć od masy upadłości „Pepege" z wolnej ręki.

Ze względu na to, że obszar m. Wąbrzeźna zaliczono do strefy granicznej, przystępującym do licytacji wypadnie zaopatrzyć się w zezwolenie kupna od Urzędu Wojewódzkiego. Przedmiotowe wnioski należy kierować do Starostwa w Wąbrzeźnie i do miejscowego Magistratu.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (29 XII 37).

Sytuacja w handlu hurtowym towarów kolonialnych pogorszyła się znacznie w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Wszystkie nadzieje o unormowaniu importu i handlu w tej gałęzi, które jedynie mogłoby przyczynić się do ożywienia obrotów w artykułach kolonialnych oraz do skierowania pracy kupca importera na normalne tory zawiodły w zupełności. Czynniki, w których rękach spoczywa polityka handlowo-kontyngentowa i losy naszego handlu zrobiły dotychczas bardzo mało w kierunku uzdrowienia handlu importowego w tej branży. Napisano natomiast kilka tomów referatów i memoriałów o konieczności zracjonalizowania importu towarów kolonialnych, które pozostały martwym materiałem, czekającym na swą kolejkę do załatwienia. Zanim jednak materiał ten zostanie we właściwy sposób zużytkowany — handel importowy podupadnie w międzyczasie, a w szczególności handel gdyński. Ostatni znajduje się już z samego jego położenia geograficznego w gorszych warunkach pracy od firm importowych, mających swe siedziby wewnątrz kraju i handlu tego dziś w ogóle nikt nie broni. Importerzy gdyńscy pomimo, że są nastawieni prawie wyłącznie na import towarów przywożonych do Polski drogą morską i swoją egzystencję opierają na obrotach towarami zagranicznymi są traktowani we wszystkich pociągnięciach polityczno-handlowych na równi z kupcami wewnątrz kraju. Ponieważ interesy kupców, mających swe siedziby w kraju są dzisiaj więcej chronione od interesów importerów w portach morskich, ci ostatni stracili rację bytu. O ile dawniej importem towarów kolonialno-spożywczych mogły się zajmować tylko firmy poważne, dysponujące odpowiednim kapitałem obrotowym oraz aparatem handlowym, to w dobie obecnej każdy kupiec w kraju, wykupujący świadectwo przemysłowe II kat. handlowej pretenduje do hierarchii kupca importera, stara się o pozwolenia przywozu w swojej Izbie i otrzymuje odpowiednie kontyngenty przywozowe. Naturalnie popieranie tej grupy kupiectwa przynosi szkody grupie drugiej, t. j. właściwym importerom. Przy zakupywaniu towarów zagranicznych przez mniejszych kupców krajowych u agentów w portach obcych, importerzy gdyńscy nie mają rzeczywiście komu sprzedawać swoich towarów i stali się zbędni.

Powyższy stan rzeczy nie powinien być dłużej tolerowany. Dyspozycje importowe na towary kolonialne winny być jak najrychlej skoncentrowane w portach morskich i one jedynie mogą przyczynić się do unormowania pracy w handlu towarów kolonialnych i handel ten uzdrowić. Nie należy dopuścić do tego, aby firmy osiadłe w portach morskich a szczególnie w porcie gdyńskim stracić miały przez niewłaściwą politykę handlowo-kontyngentową swoje kapitały i zlikwidować swoje przedsiębiorstwa. Nie na to zbudowano port w Gdyni i ulokowano w jego urządzeniach setki milionów złotych, aby był on tylko portem przeładunkowym, ale także dlatego, aby mógł powstawać na terenie Gdyni i rozwijać się wielki handel zamorski.

Obroty w hurtowym handlu towarów kolonialnych są o 50—60% mniejsze od obrotów w analogicznym okresie ubiegłego roku.

K a w a s u r o w a: Transakcje na kawę dochodzą do skutku jedynie na drobne partie i to tylko w sporadycznych wypadkach. Importerzy nie mając odbiorców na większe przesyłki, wykonują zlecenia nawet na przesyłki pocztowe. Wskutek zniżki kawy w Brazylii, na rynku polskim wytworzyła się sytuacja wprost katastrofalna. Ceny zniżkują z dnia na dzień. Pomimo ustalenia ceny przez Zrzeszenie Importerów Kawy na zł 3,45 za kawę brazylijską Victoria wzgl. Rio 7, żaden z importerów ceny tej jednak nie stosuje. Jakkolwiek importer fakturuje odbiorcy powyższy gatunek kawy po ustalonej cenie, to jednak aby go nie stracić, udziela mu później cichej bonifikaty o 20—25 gr na kg. Orientacyjne ceny za kawę Santos są od zł 3,70—3,80 za 1 kg zależnie od jakości i gatunku kawy. Zapasy kawy są bardzo duże. Nowe dowozy odbywają się w dalszym ciągu.

Na rynkach zagranicznych ceny nieregularne. Obroty zmniejszyły się w stosunku do poprzedniego okresu.

W Brazylii zniszczono do dnia 15 grudnia br. ogółem 53.683.000 worków kawy. W dniu 30 listopada br. cyfra ta wynosiła 53.033.000 worków.

H e r b a t a: Obroty w herbacie bardzo małe. Zbyt napotyka w dalszym ciągu na znaczne trudności z uwagi na nadmiar towaru. Pewne gatunki herbaty nie znajdują w ogóle nabywców. Ceny kształtują się na bardzo niskim poziomie i w niektórych gatunkach nie pokrywają nawet kosztów własnych. Herbatę Sumatra sprzedaje się obecnie po zł 12,30 — 12,50 za 1 kg, a Cejlon od 12.80 zł wzwyż zależnie od gatunku.

Na rynkach zagranicznych spadek obrotów. Ceny mają tendencję również zniżkową. Popyt na herbaty indyjskie słaby. Na herbaty

z Cejlonu popyt dobry. W herbatach z Jawy Sumatry i Chin sytuacja i ceny nieregularne.

W Londynie sprzedano od 1 stycznia do 15 grudnia br. ogółem 3.272.575 skrzyń herbaty, wobec 3.698.767 w analogicznym okresie ubiegłego roku.

Korzenie: W handlu pimentem i cynamonem ruch bardzo słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach. Zapasy tych artykułów są duże i na razie nie ma widoków ich upłynnięcia. Lepiej przedstawia się natomiast sytuacja w handlu pieprzem. Zbyt i zainteresowanie ożywione. Dowozy pieprzu są większe jednak od bieżącego zapotrzebowania i istnieje obawa, że po pokryciu zapotrzebowania przez kupców krajowych nastąpi w tym artykule również pewien zastój.

Ceny kształtują się następująco: piment za 1 kg zł 6—6,10, cynamon zł 5,90—6,00, pieprz czarny zł 3,00—3,05.

Owoce suszone: Okres przedświąteczny nieco zawiódł. Zapasy sułtanek, fig i rodzynek duże. Ceny na te artykuły zniżkowe.

Na śliwki suszone amerykańskie tendencja mocna. Ceny utrzymują się na dawniejszym poziomie.

Masło kakaowe: W handlu masłem kakaowym sytuacja zaczyna się nieco poprawiać. Za granicą ceny zwyżkowały o 1 flh. na 50 kg. Pociągnie to niewątpliwie za sobą również zwyżkę cen na rynku krajowym.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 11 grudnia nadszedł do Gdyni s/s „Puck" z transportem 23.855 kg daktyli.

Dnia 24 grudnia nadeszły również na s/s „Puck" daktyle w ilości 7.775 kg.

s/s „Chorzów" przywiózł do Gdyni dnia 17 grudnia 3.920 kg herbaty.

Dnia 21 grudnia nadszedł s/s „Nordland", który przywiózł z Candii 3.340 worków rodzynek i sułtanek wagi 61.938 kg. Z Istanbulu przywiózł 723 worki orzechów ziemnych wagi 47.640 kg.

s/s „Finn" przywiózł do Gdyni dnia 30 grudnia z Calamaty 8.737 colli wagi 208.850 kg fig i koryntek. Z Izmiru nadeszło 1.860 skrzyń sułtanek, wagi 25.788 kg, z Candii 768 colli wagi 16.980 kg rodzynek i sułtanek. Wymienione wyżej partie nadeszły dla importerów polskich. Oprócz tego dla Gdańska nadeszło: z Candii 730 skrzyń sułtanek — 10.750 kg i z Calamaty 1.182 worków fig i koryntek — 29.550 kg.

Dnia 18 grudnia nadszedł do Gdyni na s/s „Gotia" transport cytryn włoskich w ilości 8.000 skrzyń.

s/s „Mansuria" spodziewany jest w Gdyni dnia 6 stycznia z ładunkiem 7—8.000 skrzyń cytryn włoskich.

Następny transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni dnia 7 względnie 8 stycznia na s/s „Jenny". Statek ten przywiezie z Palermo 1.519 skrzyń i 713 skrzyń z Messyny.

Na dzień 24 stycznia zapowiedziany jest transport cytryn włoskich w Gdyni na s/s „Britta".

s/s „Lechistan" nadszedł do Gdyni dnia 14 grudnia z transportem 26.274 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1.751 skrzyń grapefruitów palestyńskich.

Dnia 25 grudnia przywiózł s/s „Scandinavia" transport pomarańcz palestyńskich dla importerów polskich 28.423 skrzyń wagi 1.080.074 kg oraz 990 skrzyń dla Gdańska — 37.620 kg.

Najbliższy transport pomarańcz palestyńskich spodziewany jest w Gdyni dnia 28 stycznia na s/s „Lewant".

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 14 do 28 grudnia włącznie urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 7 przetargów. Aukcje Owocowe urządziły 4 przetargi i 3 przetargi urządziły Bałtyckie Aukcje Owocowe.

AUKCJE OWOCOWE Sp. z o. o.

urządziły dnia 17 grudnia aukcję, na której wystawiły 735 skrzyń cytryn włoskich, 300 skrz. grapefruitów palestyńskich, 366 klatek pomarańcz włoskich, 2.878 klatek mandarynek włoskich i 1.950 skrzyń pomarańcz palestyńskich.

Z powyższych ilości sprzedano: 625 skrz. cytryn włoskich po 29—33 zł, 120 skrzyń grapefruitów palestyńskich po 30 zł, 366 klatek pomarańcz włoskich po 1,20—1,30 zł za 1 kg. 2.283 klatek mandarynek włoskich po 11—11,50 zł za klatkę, 1.950 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 0,90—1,02 zł za 1 kg. Udział w aukcji wzięło 34 kupców.

Następny przetarg odbył się dnia 20 grudnia przy udziale 26 kupców. Wystawiono na aukcji 2.550 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 110 skrzyń cytryn włoskich, 180 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 556 klatek mandarynek włoskich. Sprzedano: 1.790 skrzyń pomarańcz palestyńskich po 1 zł kg, 85 skrzyń cytryn włoskich po 29 zł za skrzynię, 40 skrzyń grapefruitów palestyńskich po 30 zl za skrz., 450 klatek mandarynek włoskich po 11 zł za klatkę.

Na aukcji w dniu 22 grudnia wystawiono: 250 skrzynek daktyli marokańskich, 432 skrzynek rodzynek elemskich, 528 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedano: 250 skrzynek daktyli po 15,75 zł skrzynkę, 100 skrzynek rodzynek po 1,60 zł kg, 150 skrzyń cytryn po 32—32,25 zł

skrzynię. Poza tym na wymienionej wyżej aukcji wystawiono 50 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 104 klatek mandarynek włoskich oraz 30 klatek pomarańcz włoskich, jako towar tranzytowy. Sprzedano wszystkie pomarańcze pal. po 13 zł skrzynię, wszystkie mandarynki włoskie po 6 zł za klatkę i 10 klatek pomarańcz włoskich.

Na aukcji dnia 22 bm. wystawiono również: 1.336 klatek mandarynek włoskich, 2.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 140 skrzyń grapefruitów palestyńskich. Sprzedano z tych ilości: 256 klatek mandarynek po 10,75—11 zł klatka, 1.550 skrz. pomarańcz po 0,94 zł za kg. 20 skrzyń grapefruitów po 26 zł za skrzynię.

Na aukcję dnia 28 grudnia wyznaczono: 1.200 skrzyń cytryn włoskich, 1.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 120 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 250 skrzynek daktyli marokańskich, 1.288 klatek mandarynek włoskich.

BAŁTYCKIE AUKCJE OWOCOWE Sp. z o. o. urządziły dnia 17 grudnia aukcję wystawiając: 550 skrzynek daktyli z Algeru oraz 1.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Daktyle w całości sprzedano po 14,50—15,50 zł za skrzynkę. Pomarańcze palestyńskie wycofano. Na aukcji było obecnych bardzo wielu kupców. Zainteresowanie towarem średnie.

Na aukcji w dniu 20 grudnia wystawiono: 100 skrzynek daktyli z Algeru, 53 worki orzechów ziemnych z Indyj Holenderskich, 1.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich (wycofane z poprzedniej aukcji). Sprzedano: wszystkie partie towaru. Pomarańcze pal. po 94—95 groszy kg, daktyle 15,75 zł skrzynkę, orzechy ziemne 2,15—2,16 zł kg.

Na aukcji w dniu 28 grudnia wystawiono 1.000 klatek mandarynek włoskich, 250 skrz. pomarańcz pal. oraz 20 worków orzechów ziemnych. Sprzedano wszystko. Pomarańcze po 86—87 groszy kg, mandarynki 10,50—10.85 zł za klatkę i orzechy ziemne 2,12 zł kg.

W aukcji wzięło udział wielu kupców z Gdyni i z głębi kraju.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Kilka dni przedświątecznych zaznaczyło na rynku gdyńskim pewne ożywienie w handlu hurtowym. Jak już donosiliśmy sezon gwiazdkowy zawiódł zupełnie w roku bieżącym, nie dając kupcom nie tylko specjalnych świątecznych obrotów, lecz nawet normalnych. Ceny towarów kolonialnych i owoców południowych są bardzo niskie, często niższe od kosztów własnych importera. Tak na przykład sprzedawane są pomarańcze palestyńskie, a to wskutek dużej ilości złożonych w magazynach. Jedynie pomarańcze włoskie malinowe uzyskują dobrą cenę, jest ich na rynku mała ilość.

Jak nas informują tutejsi kupcy, po świętach nie dokonano żadnych transakcyj. Tak u importerów, jak u hurtowników panuje zupełny zastój.

Ostatnio notują następujące ceny przy zupełnym braku zainteresowania: pomarańcze jaffskie ca 95 groszy, grapefruity pal. 32 zł za skrzynię, pomarańcze włoskie malinowe: 1,50—1,60 zł za kg, mandarynki włoskie 11,50 zł, cytryny włoskie za parę: 63—64 zł. Winogrona hiszpańskie: ca 22 zł za klatkę ca 10 kg brutto.

Jabłka krajowe po świętach spadły w cenie. Nie przywieziono na rynek większych ilości. Sprzedawane są w cenie od 35—80 groszy za kg zależnie od gatunku.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Rumunia.

Zbiory orzechów w Rumunii według końcowych obliczeń wyniosły w obecnym sezonie 14.000 ton, to jest o 1.000 ton więcej niż w roku ubiegłym.

Na „Jumbo" (ponad 32 mm) przypada 35% zbiorów

na „Fancy" 30—32 mm przypada 30% zbiorów

na „Medium" 28—30 mm przypada 25% zbior.

We wrześniu br. eksport orzechów rumuńskich zapowiadał się bardzo dobrze i pierwsze transporty sprzedane zostały po dobrej cenie 12 lei przy silnym zainteresowaniu ze strony importerów zagranicznych. Jednak w listopadzie wskutek dobrych zbiorów orzechów we Francji i Kalifornii nastąpił spadek eksportu orzechów rumuńskich i równocześnie cen na 9,50 lei.

Eksporterzy rumuńscy spodziewają się jeszcze zwyżki cen na 10—10,50 lei w okresie przedświątecznym wielkanocnym.

Włochy.

Według notowań z dnia 20 grudnia na rynku włoskim podajemy ceny poszczególnych artykułów:

Cytryny Catania 25% prima 75% mercant.: 80% 300 — 20% 360: 32—33 lirów

Cytryny Palermo 30% prima 70% mercant.: same 300-tki 34 lirów

Cytryny Palermo 30% prima 70% mercant.: same 360-tki 37 lirów

Pomarańcze Blond Lentini 129—131 lirów

Pomarańcze Blond Paterno 130—133 lirów

Pomarańcze Sanguini/Sanguinelli Paterno — 170—175 lirów

Pomarańcze Palermo 120—130 lirów za 100 kg

Pomarańcze Palermo w skrzyniach 46—48 lirów za skrzynię

Mandarynki Paterno 140—145 lirów

Mandarynki Plateaux 150—155 lirów

Mandarynki Palermo 120 lirów za 100 kg

Mandarynki Palermo w klatkach 12—13 kg: 3—5 lirów drożej.

T u r c j a.

Ostatnie notowania cen sułtanek tureckich z dnia 15 grudnia br.

Sułtanki typ	7	11 —13	
Sułtanki typ	8	13,50	
Sułtanki typ	9	13,75—14,375	
Sułtanki typ	10	14,50—17,75	ceny w piastrach za 1 kg
Sułtanki typ	11	18,00—19,00	

Figi Elemme 6,75 — 1 funt tur. — 100 piastrów.

A n t w e r p i a — A u k c j e.

Pomarańcze Blond skrzynia 35—36 kg hiszpańskie	240—300-tki	frs 89—98
	360—504-tki	frs 88—96
Pomarańcze Blond półskrzynie hiszpańskie	240-tki	frs 122—123
	300-tki	frs 128—132
	390-tki	frs 128—133
	504-tki	frs 128—134
Pomarańcze palestyńskie	120	frs 50—55
	140—144	frs 55—58
	150	frs 57—65
	180	frs 68—81
	210	frs 78—86
Pomarańcze brazylijskie	150	frs 56—63
	176	frs 73—75
	200—226	frs 89—93
	252—288	frs 100—103
Grapefruits palestyńskie	64-tki	frs 39—44
	80-tki	frs 38—44
	96-tki	frs 41—49
	112-tki	frs 44—45



T B O

Towarzystwo Budowy Osiedli

Spółka akcyjna w Gdyni

Gdynia, Al. Marsz. Piłsudskiego 5

Tel. 19-58 i 19-59 — Adres telegraficzny TEBEO

Oddaje pod zabudowę kilkaset nowych parcel korzystnie położonych w

Chylońskich Działkach Leśnych
Oksywiu
Redłowie
Witominie

Do sprzedania na warunkach kredytowych willowe domy gotowe jedno i dwu mieszkaniowe na

Redłowie
Witominie

Zakłady Graficzne B. Szczuka Wąbrzeźno-Pom.